

FERROCARRILES MEXICANOS: DEL MONOPOLIO DE ESTADO AL OLIGOPOLIO PRIVADO Y EXTRANJERO

HERIBERTO LÓPEZ ORTIZ[■]

INTRODUCCIÓN

En 1995, en el apogeo de las políticas económicas neoliberales en nuestro país, se inició el proceso de privatización de los ferrocarriles mexicanos mediante la figura jurídica de la concesión. La mayoría de los legisladores aplaudieron los supuestos grandes beneficios esperables con la privatización, principalmente aquellos que se derivarían de la mayor competencia producida por las diversas empresas privadas que fueron creadas entre 1996 y 1999; mientras que Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) fueron extinguidos en 2001.

En 2006, apenas cinco años después de la desaparición de FNM, dos empresas ferroviarias (Kansas City Southern y Transportadora Ferroviaria Mexicana) han sido autorizadas por la Comisión Federal de Competencia para fusionarse en una sola, y otras dos (Ferromex y Ferrosur) esperan autorización en el mismo sentido, con altas probabilidades de conseguirla.

De esta forma, el proceso de privatización y creación de diversas empresas ferroviarias particulares duró más que el tiempo requerido para que las más importantes empresas se volvieran a reagrupar, revirtiendo así parcialmente dicho proceso. Entonces, ¿cuál era la necesidad de desintegrar el sistema ferroviario nacional y de crear distintas empresas que compitieran entre sí?, ¿en cinco años las condiciones económicas cambiaron tan radicalmente?

■ Maestro en Finanzas Públicas. Asesor del Área de Desarrollo Económico del Grupo Parlamentario del PRD en la Cámara de Diputados, LIX Legislatura.

El caso es que nunca hubo una definición clara, ni de parte del Ejecutivo ni del Legislativo, de los beneficios y costos en que se incurriría con tal privatización. De ahí que no sean sorprendentes los resultados alcanzados hasta la fecha con dicho proceso, los cuales son desfavorables para el país en su conjunto, y de ahí también la necesidad de que el Legislativo evalúe los resultados de sus acciones.

Puesto que *nuestro* sistema ferroviario es fundamental para la economía nacional, y debido a la vecindad geográfica que tenemos con la economía más grande del mundo y a que ambos sistemas ferroviarios están interconectados y el mexicano es propiedad de capitalistas estadounidenses, tal sistema adquiere una importancia geoestratégica para México.

Por lo anterior, en el contexto de una reforma del Estado mexicano el rediseño del ferrocarril en México es un tema total.

1. LO QUE ESPERABA EL GOBIERNO FEDERAL CON LA PRIVATIZACIÓN

Las llamadas concesiones, que son verdaderas privatizaciones, fueron sustentadas con la iniciativa de reforma constitucional en materia de ferrocarriles que el presidente Ernesto Zedillo presentó al Congreso de la Unión en enero de 1995; en ella argumentó “cuatro razones fundamentales” para justificar la privatización:¹

- *Primera.* “La importante **transformación** de las relaciones entre sociedad y gobierno, de las estructuras económicas del país y de las comunicaciones y el transporte, modifica los principios que explicaron la definición de los ferrocarriles como una actividad cuyo desempeño corresponde exclusivamente al Estado.”
- *Segunda.* “La **escasez de recursos públicos** imposibilita al Estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de

¹ Senado de la República, Decreto que reforma el cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en *Diario de los Debates*, 18 de enero de 1995. (Las negritas son nuestras.)

hacer de esta actividad un instrumento de promoción del desarrollo.”

- *Tercera.* “La necesidad de ampliar el acceso a la creatividad y energía de los particulares en el desarrollo económico nacional para que, mediante la aportación de trabajo, tecnología e inversión, permitan al Estado concentrar mayores acciones y recursos en el cumplimiento de sus objetivos básicos.”
- *Cuarta.* “La convicción de que no necesariamente un Estado propietario ejerce una más eficaz rectoría sobre la actividad ferroviaria. En un Estado de derecho, son las leyes las que garantizan que la autoridad pueda llevar a cabo la regulación y supervisión que se requiere para modernizar y desarrollar cada sector productivo.”

Como puede verse, en el discurso del Ejecutivo no existe argumentación financiera alguna, ni consideración de los costos en que se incurriría. Éstos prácticamente fueron ignorados por los responsables de la privatización. Ellos asumieron que el proceso era positivo en sí mismo, casi por definición, de manera que nadie habló de costos.

Así, como era de suponerse, han sido beneficiados en primer lugar y sobre todo los empresarios, mexicanos y extranjeros, que obtuvieron y detentan la concesión de empresas ferroviarias, por cada una de las tres vías troncales: Pacífico-Norte, Noreste y Sureste, la adicional para la terminal del Valle de México, la de la vía corta Chihuahua-Pacífico, así como las diversas de las líneas cortas ferroviarias. En segundo lugar, se supone, pero esto no es muy claro, que las finanzas públicas también han resultado beneficiadas. Supuestamente también los usuarios, aunque resulta difícil probarlo con estadísticas. Igualmente complicado resulta probar los beneficios para el país.

Con relación a los beneficios, por ejemplo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cabeza de sector, argumentaba que:²

² SCT, “Lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano”, en *Diario Oficial de la Federación*, 13 de noviembre de 1995.

...las comunicaciones ferroviarias en nuestro país tienen un gran potencial de desarrollo, cuyo aprovechamiento requiere de un esquema que permita la participación social y privada, así como importantes inversiones.

...a fin de crear las condiciones que propicien la prestación de servicios ferroviarios competitivos, con una oferta integrada de transporte con capacidad suficiente, calidad y eficiencia, que contribuya al crecimiento de la economía y garantice una mayor seguridad a los usuarios, se reformó el cuarto párrafo del artículo 28 constitucional, para sustituir el régimen de participación exclusiva del Estado en el servicio ferroviario, por otro que permita la participación de los particulares.

...la participación de los particulares en el mejoramiento de los ferrocarriles, resulta indispensable para contar con un transporte moderno, eficiente y de bajo costo, que incremente la eficiencia en el sistema de transporte en general y la competitividad de nuestra economía.

Según puede verse, los beneficios esperados y enumerados por el gobierno federal son cualitativos pero no cuantificables de manera directa.

En cuanto a costos, el gobierno federal nunca se planteó la existencia de los mismos en ninguno de sus documentos como si en realidad no existieran. Igual apreciación tuvieron la mayoría de los integrantes del Legislativo.

Sin embargo, sí existían y éstos fueron asumidos por el gobierno federal con lo cual la operación y evaluación financiera para los concesionarios resultó sumamente redituable. Así, por ejemplo, la carga financiera del pasivo laboral de FNM fue absorbida por las finanzas públicas: “El producto de la licitación de la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste fue destinado, prácticamente en su totalidad, a conformar el fondo de jubilados. Como resultado de ello, con fecha 19 de diciembre de 1997 se constituyó ante Nacional Financiera, S.N.C., un fideicomiso con el número 5012-6, que se denominó Ferronalesjub, con una aportación inicial de 13 529.75 millones de pesos”.³

³ Senado de la República, LVIII Legislatura, Dictamen del Decreto por el que se Extingue el Organismo Público Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se Abroga su Ley Orgánica, 27 de diciembre de 2000.

La supuesta justificación gubernamental de la privatización implicó una argumentación incompleta y por lo tanto falaz, fue una visión contable incompleta. Ningún proceso financiero puede tener sólo beneficios y estar exento de costos. Al ignorar estos últimos, el gobierno dio una versión incorrectamente optimista del proceso de privatización, lo que al menos dificulta la evaluación estricta del mismo.

2. RESULTADOS “OBSERVADOS” POR EL LEGISLATIVO PARA APROBAR LA PRIVATIZACIÓN⁴

- En el proceso de reestructuración ferroviaria que se llevó a cabo, “las comisiones [del Senado que dictaminaron el decreto que extinguía FNM] observan un avance relevante en el propósito de contar con un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo (...) Al mismo tiempo, se pueden detectar nuevos espacios de participación a la inversión en el transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y actividades conexas, que permitirán impulsar definitivamente a los ferrocarriles nacionales, cumpliendo con ello, con los objetivos planteados (...)”
- Como resultado de este proceso, “la información disponible muestra que el número de locomotoras con el que se realiza el tráfico ferroviario nacional es actualmente de 1 650 unidades, 72 por ciento más que en 1994, mientras que el equipo de arrastre alcanza actualmente cerca de 35 000 unidades, propias y rentadas, lo que representa un 24 por ciento por arriba del equipo existente antes de la reestructuración”.
- “...los nuevos concesionarios del servicio de transporte ferroviario, han informado que realizaron inversiones en el

⁴ Senado de la República, LVIII Legislatura, Dictamen de las comisiones unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Primera, con Proyecto de Decreto por el que se Extingue el Organismo Público Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se Abroga su Ley Orgánica, 27 de diciembre de 2000.

lapso 1997-1999, por un monto de más de 8 250 millones de pesos, en tanto que en el curso del presente año [el 2000] se programaron cerca de 2,500 millones de pesos, con lo cual se triplican las inversiones realizadas por el Estado en el sector, antes del cambio estructural ferroviario.”

- “...en el lapso de los próximos cinco años las inversiones comprometidas en los planes de negocios de las empresas ferroviarias corresponderán a un monto aproximado de 12 500 millones de pesos, con lo cual se llevarán a cabo acciones de modernización de infraestructura, equipos y sistemas.”
- “...el tráfico de carga se ha incrementado substancialmente, logrando revertir una tendencia descendente (...) y se prevé que continúe esta evolución ascendente en el presente año. Lo anterior, ha permitido incrementar la participación del transporte ferroviario en el transporte terrestre de mercancías desde un 12.5 por ciento en 1995 hasta un 15.6 por ciento en 1999.”
- “...en gran parte de la red ferroviaria, los tiempos de tránsito se han reducido en más de 30 por ciento, la incidencia de actos delictivos en robos de carga automotriz prácticamente se ha eliminado (...) y se han reducido los costos de operación.”
- “...estas comisiones unidas estiman que los beneficios del proceso de reestructuración podrán extenderse al resto de la economía, en la medida que éste avance (...) multiplicando con ello las derramas económicas, los flujos de intercambio comercial y sobre todo la generación de empleos directos e indirectos, permanentes y bien remunerados.”
- “...debe resaltarse el beneficio que se deriva de la **captación** de cerca de 18 mil millones de pesos obtenidos hasta la fecha en el proceso de reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, además de que se han eliminado prácticamente los subsidios gubernamentales, que representaban 4 000 millones de pesos anuales, como promedio en los últimos cinco años en FNM, destinados para gasto corriente de inversión, y en la actualidad se captan cerca de 900 millones de pesos anuales por concepto de pago

de derechos e impuestos, traduciéndose esto en beneficio para el resto de la economía en términos de eficiencia y asignación de recursos públicos (...)”⁵

Resalta el hecho de que el Legislativo no detectó ningún costo en el proceso de privatización, sólo vio beneficios. Por lo demás, mucha de la información asentada en el Dictamen de la comisiones que aprobaron la extinción de FNM no puede ser corroborada con la información oficial.

3. KANSAS CITY SOUTHERN-TRANSPORTADORA FERROVIARIA MEXICANA, OLIGOPOLIO Y EXTRANJERIZACIÓN⁶

En 1996 la empresa mexicana Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM), en asociación con el ferrocarril estadounidense Kansas City Southern Industries (KCS) adquirió el Ferrocarril del Noreste creando así la primera empresa ferroviaria concesionaria: Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., que inició operaciones el 24 de junio de 1997.

En abril de 2005 KCS concluyó la compra del control accionario de TFM al Grupo TMM, con lo que ahora controla la totalidad de las acciones comunes del Grupo Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., con plenos derechos de voto y con lo que se crea la empresa Kansas City Southern de México (KCSM).

Adicionalmente, dentro del proceso de fusión la ferroviaria obtuvo del fisco mexicano cerca de 1 400 millones de dólares por concepto de devolución de impuestos más intereses moratorios. Con esta operación resulta lo siguiente:

- El propósito de la privatización de impulsar la competencia mediante la desintegración del sistema ferrocarrilero mexicano, se nulifica con esa venta.
- Al venderse TFM a KCSM, hay una reconcentración u oligopolización del ferrocarril en México. Con la privatización,

⁵ Senado de la República, LVIII Legislatura, Dictamen de las comisiones unidas, *ibid.* Como veremos más adelante, el tema de los subsidios es inexacto.

⁶ La información de esta sección fue tomada del sitio <<http://www.tfm.com.mx>>.

se había eliminado un monopolio público, pero ahora se impulsa un oligopolio privado.

- El hecho de que la ferroviaria mexicana (TFM) sea vendida a una empresa estadounidense significa una extranjerización de nuestro sistema ferroviario.
- Con la devolución de impuestos se remató, para el concesionario, a un valor ínfimo el ferrocarril, y las finanzas públicas dejaron de percibir impuestos significativos.

Con estas condiciones excepcionalmente ventajosas para KCSM no es de extrañar la visión optimista de la empresa en sus informes: “Kansas City Southern (KCSM) desde su privatización en junio de 1997 ha invertido más de 1 mil millones de dólares (mmd) para modernizar y renovar sus vías, equipo, y locomotoras, entre otros”. Con inversiones en mejoras de 1997 a noviembre de 2003 por más de 1 200 mdd.

4. FERROMEX-FERROSUR, NUEVA CONCENTRACIÓN Y EXTRANJERIZACIÓN⁷

En coordinación con los ferrocarriles estadounidenses, Union Pacific Railroad, Burlington Northern Santa Fe, y Texas Pacific Transportation, Ferrocarril Mexicano (Ferromex) conecta con toda la red ferroviaria de Estados Unidos y Canadá. Su capital es mayoritariamente mexicano, a través del Grupo México, S.A. de C.V., y capital estadounidense privado, por medio de Union Pacific Railroad.

Reporta su evolución en 2002 de la siguiente manera:

- Incremento de la carga de 17 por ciento entre 2001 y 2002: “Ferromex fue el ferrocarril con mayor crecimiento en Norteamérica en el 2002”.
- Incremento de la eficiencia y productividad operativa: “Reducción del consumo unitario de combustible en 3 por ciento e incremento de la productividad del personal en un 21 por ciento entre 2001 y 2002”.

⁷ La información de esta sección fue tomada del sitio <<http://www.ferromex.com.mx>>.

- Incremento de la seguridad: “Disminución del índice de accidentes por MTKB un 25 por ciento entre 2001 y 2002”.
- Inversiones acumuladas por 547 millones de dólares; y una razón operativa en 2002 de 76.68.
- “Inicio de la operación del Sistema de Control de Tráfico de Trenes (SCTT) México-Guadalajara.”
- “Inicio de las nuevas zonas de abasto en Manzanillo y Nogales.”
- “Inicio de la construcción de terminales intermodal y automotriz en Guadalajara.”

Recientemente Ferromex propuso la adquisición de Ferrosur, que es una empresa del Grupo Carso, atiende la zona sur y sureste del país, se fundó el 19 de febrero de 1998, y posee la red ferroviaria más extensa del país con 8 500 km de vía. Esta operación se encuentra –hasta la fecha de escribir esto– en estudio en la Comisión Federal de Competencia para, de ser el caso, aprobarla. Si la fusión es autorizada y se concreta, se repetiría el caso de KCSM, es decir, habría mayor oligopolización y extranjerización del sistema ferroviario *mexicano*.

5. INFORMACIÓN ESTADÍSTICA OFICIAL

Las estadísticas oficiales referidas al sector ferroviario son insuficientes y no permiten arribar a aseveraciones concluyentes. Por otro lado, la información de las dos únicas empresas ferrocarrileras establecidas en el país que publican datos adolece de la misma deficiencia. Así difícilmente puede efectuarse una comparación de resultados “antes-después” de la privatización del sistema ferroviario en el país.

Con base en la información oficial lo primero que salta a la vista es el lento crecimiento del **PIB Transporte y Almacenamiento** (no puede desglosarse la aportación directa del transporte ferroviario, por lo que es un indicador indirecto) respecto al PIB total.⁸ La economía creció en promedio entre 1990 y 1997 a 4.82 por ciento anual,

⁸ La información de esta sección está basada en el Anexo Estadístico del 5° Informe de Gobierno.

en tanto que el sector Transporte y Almacenamiento lo hizo a 3.08; y de 1997 (año de la consolidación de la privatización) a 2005 los crecimientos respectivos fueron de 6.17 y 2.8 por ciento anual. Es decir, el transporte y almacenamiento, dentro del cual se incluye el transporte ferroviario, no aportó dinamismo a la economía, al menos no se puede demostrar ese beneficio.

La **inversión física pública en el subsector ferroviario** se redujo, como era de esperar, después de la privatización, pasó de 608.5 millones de pesos de 1993 (mdp-93) en 1997 a 160.1 mdp-93 en 2005; no obstante, no debería existir ya inversión pública en el subsector, pero aún más, esa inversión llegó a caer a 33.8 mdp-93 en 2004 y se recuperó al año siguiente en 373.5 por ciento. Todo lo cual pone en duda el beneficio de la privatización para las finanzas públicas.

El **gasto público federal programable en comunicaciones y transportes como proporción del PIB de comunicaciones y transportes** pasa de 34.1 por ciento en 1997 a 17.2 por ciento en 2005, lo que indica que el gobierno federal gasta casi la mitad en este rubro de lo que gastaba en el primer año, lo cual parecería ser correcto, aunque la información no desglosa el gasto directo en ferrocarriles.

Más significativo es que en 1997 el gobierno federal canalizaba 8.6 por ciento de inversión física pública federal en comunicaciones y transportes hacia la **inversión física pública federal ferroviaria**; y para 2005 asignaba sólo 2.2 por ciento a ferrocarriles, lo cual parecería correcto en el marco de la privatización. No obstante, una vez más, en 2004 únicamente canalizó al ferrocarril 0.6 por ciento de la inversión física pública federal en comunicaciones y transportes, lo cual significa que en 2005 la inversión pública en ferrocarriles se incrementó respecto del año previo 266.7 por ciento. De lo que se concluye que el gobierno federal no ha dejado de invertir en el sector a pesar de que ahora es privado. Es cierto que el gobierno aún posee propiedad accionaria en algunos tramos ferroviarios, lo cual explicaría su inversión en el sector; sin embargo, hay que subrayar que esos tramos los conserva porque no son suficientemente redituables para los inversionistas privados, porque con ello el gobierno otorga una especie de subsidio a los privados y porque dichos tramos implican problemas técnicos y legales de paso entre diferentes concesionarios.

Otro aspecto notable es que el sector público dejó de invertir más rápidamente en infraestructura de lo que el privado invirtió. La **inversión física pública en infraestructura ferroviaria** decreció entre 1990 y 1997 a un promedio anual de -8.8 por ciento, en tanto que la privada creció a 4.4 promedio anual, de 1997 a 2005.

Uno de los datos positivos de la privatización tiene que ver con la carga transportada. La **carga total en miles de toneladas transportada por ferrocarril** se ha incrementado más rápido entre 1997 y 2005, a 4.9 por ciento promedio anual, mientras que de 1990 a 1997 lo hacía a 2.7 por ciento anual.

Con la información disponible, tanto oficial como de las dos empresas que proporcionan información, puede deducirse que **con la privatización se han modernizado y equipado los ferrocarriles, pero no ha crecido el sistema, no ha crecido la red ferroviaria.**

6. GANGA DE LIQUIDACIÓN DE LOS INMUEBLES Y AFECTACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES.⁹

Un hecho que, suponemos, no estaba contemplado en el diseño y ejecución del proceso de privatización es el que tiene que ver con la enajenación de los bienes inmuebles de FNM. Esta enajenación ha sido, por decir lo menos, poco transparente.

A casi cinco años de iniciada la liquidación de FNM sobresalen dos hechos graves. Por una parte, hasta ahora la Cámara de Diputados no ha sido informada y no le ha sido entregado el inventario de bienes inmuebles bajo custodia del Organismo Liquidador de FNM. Nadie, excepto el delegado fiduciario liquidador, sabe cuáles son los inmuebles existentes. Sin embargo, por otra parte, ya se han estado vendiendo tales inmuebles. ¿Cómo puede venderse algo que se desconoce? Además, hay indicios de que el delegado fiduciario está ofreciendo en venta 300 millones de metros cuadrados de predios e inmuebles de FNM en toda la república “a precios de liquidación”.

⁹ Información tomada de *Proceso* núm. 1529, 19 de febrero 2006, p. 46.

De acuerdo con información periodística, está “a la venta a precios de liquidación 300 millones de metros cuadrados, de predios e inmuebles en toda la república, en zonas urbanas, céntricos o suburbanos, rurales, playas, etc., de muy diversas superficies, desde 1 000 m² hasta 500 000 o más”.

De ser cierto lo anterior y de llevarse a cabo, podría estarse configurando un perjuicio grave a las finanzas del país y, probablemente, un delito, lo cual constituiría al mismo tiempo en un costo adicional dentro del proceso de privatización.

Otro costo no contemplado hasta ahora es el daño que se está causando a los trabajadores jubilados de FNM que estaban en posesión de casas ubicadas en terrenos de esa empresa y las cuales reclaman como propiedad para ellos o sus descendientes y que el Organismo Liquidador no quiere reconocer, en violación a la legislación vigente.

CONCLUSIONES

La privatización y desmembramiento del sistema ferroviario nacional mediante el subterfugio legal de las concesiones, abrió un área de inversión nueva sumamente rentable para los inversionistas, nacionales y extranjeros, conformando así un mercado oligopólico que se achica aún más para acrecentar las ganancias privadas.

Otro costo es que, con la privatización, ahora existen ferrocarriles establecidos en México pero no ferrocarriles mexicanos, con todo lo que esto significa en términos de soberanía nacional. Es probable que legalmente los ferrocarriles establecidos en nuestro país estén bajo dominio de las leyes estadounidenses, basta recordar el incidente del Hotel Sheraton de la ciudad de México. Algo similar podría pasar en el caso de los ferrocarriles con capital total o parcialmente estadounidense (Kansas City Southern de México y Ferrocarril Mexicano) que son los más grandes e importantes en el país.

A primera vista parecería que los beneficios superan a los costos en la privatización de los ferrocarriles mexicanos; sin embargo, tal apreciación es sesgada si no se consideran los costos en que se incurrió durante el proceso y posteriormente, así como el hecho de

que no se ha contabilizado en el proceso la ausencia de inversión inicial para la creación del sistema ferroviario nacional que corrió a cargo del erario público a lo largo de muchos años y que, finalmente, corresponde a recursos de muchas generaciones de mexicanos.

Simplemente se convirtió un monopolio estatal en un oligopolio privado en vías de convertirse en extranjero. Hay un oligopolio privado extranjero. Hay ferrocarril extranjero ubicado en México, pero han casi desaparecido los ferrocarriles mexicanos.

Han sido afectados los intereses de los trabajadores ferrocarrileros jubilados y pensionados que están en peligro de perder su patrimonio representado por las casas habitación que detentan y que podrían perder por la política del Organismo Liquidador.

Como se desprende de la experiencia particular de los ferrocarriles, es conveniente que el Legislativo evalúe los resultados de su trabajo a efecto de ganar experiencia, retroalimentarse y mejorar su labor legislativa en beneficio verdadero del país. Para ello debiera integrar un equipo interdisciplinario en lo técnico, económico y financiero para dar seguimiento a los resultados de las principales legislaciones, abriendo al mismo tiempo la posibilidad de que si los resultados de las leyes no son los esperados o si las condiciones impuestas a los ciudadanos afectados por la legislación no son cumplidas, pudiera incluso revertir la legislación en la medida de lo posible. Además, no debe ya delegar toda la instrumentación de las leyes en el Ejecutivo, pues muchas veces los reglamentos contradicen o limitan el espíritu de la ley.

En el marco de una reforma del Estado, el Legislativo en concurrencia con el Ejecutivo debería impulsar como un sector estratégico al sistema ferroviario nacional con una visión distinta a la actual, en la que se privilegie el transporte ferroviario de carga y de pasajeros que una transversalmente al país, integrándolo, en contraposición al sistema actual que está diseñado para unir las zonas productoras de materias primas de México con los Estados Unidos, o con algunos puertos nacionales. La base de este nuevo diseño pueden ser las distintas zonas metropolitanas interestatales del país.¹⁰

¹⁰ Véase el artículo del Dr. Daniel Rodríguez Velásquez en este mismo libro.

Asimismo, es pertinente estudiar la conveniencia de impulsar una legislación ferroviaria binacional con Estados Unidos con el propósito de impedir que las inversiones de éste en *nuestro* sistema ferroviario queden bajo jurisdicción estadounidense, sólo por la fuerza económica de ese país. De cualquier forma el tema de nuestra soberanía está ya comprometido en la situación actual no prevista por el Legislativo en varias materias a las que se les suma nuestro maltrecho sistema ferroviario.